SECRETO

10

[redacted]

3 8 1.

CAJA 3

CARPETA 4

[redacted]

INFORME DEL JEFE SECCION AVIACION EJERCITO "TOAS"

JEF IV-LOG

VELOZ

20



EJERCITO ARGENTINO
JEF IV LOG

Contiene:

Memo Nro 164/82 de fecha 16 Ago 82 (Dpto Tec), elevando el informe producido por el Tcnl D JORGE N PELAEZ COMAN, de UNA (1) foja.

Informe del Jefe de la Sección de Aviación de Ejército "TOAS", Tcnl D JORGE N PELAEZ COMAN, de CUATRO (4) fojas.

MEMORANDUM

BUENOS AIRES, 16 de Agosto de 1982.

AL JEFE DEL DPTO PLANES

Informo al señor Jefe en contestación al Memorandum de fecha 29 Jul 82 de ese Departamento, que el único personal a mi mando que cumplió misiones fuera del EMGE con motivo del conflicto de las Malvinas ha sido el Tcnl D JORGE NESTOR PELAEZ COMAN; por lo tanto adjunto al presente el informe que dicho Jefe confeccionara con ese motivo.

AGREGADOS: - Informe producido por el Tcnl D JORGE N PELAEZ COMAN de CUATRO (4) fojas.

- OE CTE Nro 762/82 de TREINTA Y SEIS (36) fojas.

JORGE GUILLERMO ROLDAN
CORONEL
JEFE DPTO TECNICO JEF IV - LOG
GGO J EJ (EMGE)





INFORME DEL JEFE DE LA SECCION DE AVIACION DE EJERCITO "TOAS"

(Período 30 Abr 82 al 20 Jun 82)

1. CONSIDERACIONES GENERALES

El 30 Abr 82 se recibe en Jefe IV-Log el Memorandum Nro 084/82 de la Jef I-Pers, por el cual el suscripto pasó a continuar sus servicios en el Cado Av Ej.

En cumplimiento de la Orden Preparatoria Nro 2/82 del Cte Av Ej (Movilización de la Sección de Aviación de Ejército TOAS), se coordinó con la FAA la movilización de helicópteros y personal para efectuar el traslado, en vuelo, a MALVINAS.

Ante la imposibilidad de contar con los helicópteros primeramente seleccionados, por ser su tripulación extranjera, se reunió a otros de menor tamaño completándose una totalidad de nueve máquinas.

Esta primera fase de la operación se llevó a cabo entre el 03 May 82 y el 09 May 82.

2. ASPECTOS PARTICULARES

a. Traslado a los lugares de operación

El 10 May 82 se inicia el vuelo con destino final COMODORO RIVADAVIA para embarcar y llegar a MALVINAS por vía marítima.

El 10 May 82, en horas de la noche, el suscripto recibió la orden del Cte Av Ej de distribuir las aeronaves con sus tripulaciones de la siguiente manera:

1) AE-709: BAHIA BLANCA.

2) AE-701 y AE-702: TRELEW.

3) AE-704 y AE-705: PUERTO DESEADO.

4) AE-707 y AE-708: COMANDANTE LUIS PIEDRABUENA.

5) AE-703 y AE-711: RIO GALLEGOS.

El personal militar de más alta jerarquía en cada uno de los lugares mencionados tendría la responsabilidad del empleo de los medios.

El suscripto quedó a cargo, a partir del 14 May 82, de la Sec Av Ej 11, en RIO GALLEGOS, donde ya se encontraban el AE-420 y el AE-421 con sus tripulaciones.







b. Misiones cumplidas por la Sec Av Ej 11

1) Operaciones de vuelo

A órdenes del Cte Br I Mec XI, la sección operó en tareas de reconocimiento, patrullajes, traslados y seguridad el 15 May 82 y desde el 18 May 82 hasta el 16 Jun 82 diariamente, alternando los medios y completando casi las doscientas horas de vuelo, sin ningún tipo de inconvenientes, satisfaciendo plenamente las misiones impuestas por el Cdo BrIXI.

No se operó nocturno.

2) Aeródromos

Se operó desde el RI Mec 24 con apoyo de combustible en el Aeródromo de RIO GALLEGOS.

3) Mantenimiento

Si bien las aeronaves contaban con sus mecánicos, se recurrió para las inspecciones, al apoyo brindado por los medios y personal asignados al B Av Comb 601 con asiento en COMODORO RIVADAVIA, dichas inspecciones se efectuaron en la Base Aeronaval RIO GALLEGOS.

4) Clima - Aspectos meteorológicos

El clima correspondiente a la zona austral es frío, ventoso (dirección predominante SO), nubosidad variable, algunas neblinas, neviscas y fácil formación de hielo. La visibilidad es buena, con horas de luz entre las 0900/0930 Hs y 1730/1800 Hs.

5) Control de los vuelos

Antes de cada vuelo se debía informar al CIC (FAA) lo siguiente:

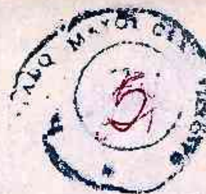
- Identificación del piloto.
- Aeronave.
- Hora de salida.
- Nivel de vuelo.
- Ruta prevista.
- Lugares de descenso.
- Hora prevista de regreso.

A los efectos de cumplimentar estas disposiciones, se tomaba contacto diario con el Jefe del CIC RIO GALLEGOS, el que suministraba las claves de operación correspondientes.

6) Documento de coordinación

El suscripto confeccionó y presentó al Cte Br I Mec







XI un documento a los efectos de establecer las bases para el movimiento de aeronaves.

3. ASPECTOS GENERALES

La experiencia de movilización permite extraer algunos puntos de interés para la Fuerza, los que se pueden sintetizar en lo siguiente:

a. El desempeño del personal fue satisfactorio, teniendo en cuenta que las operaciones se efectuaron en el continente y fuera de la acción del enemigo.

b. La capacidad de los pilotos no fue uniforme, notándose en varios de ellos la falta de práctica en las operaciones con fuertes vientos, lo cual fue suplido con el permanente control de quienes sí tenían experiencia en el tema, ya sea por haber trabajado en el sur del país o en zonas de montaña.

c. La eterogeneidad de conocimientos profesionales y las edades dispares del grupo humano con el que se partió de BUENOS AIRES, se vió disminuida por la buena voluntad puesta de manifiesto por todos, pero, estimo que en operaciones bélicas reales se pueden presentar determinadas dificultades producto de la inexperiencia de algunos tripulantes, aspecto que podría poner en peligro, no solo su vida, sino la de otros y lógicamente la integridad del medio empleado.

d. Una vez finalizado el conflicto, se notó un cambio de actitud del personal en lo referente a la urgencia por volver a su medio habitual.

e. En el caso particular de los helicópteros de la Gobernación y de la Policía Pcia Bs As, se puede destacar la preocupación puesta de manifiesto por sus propios medios de mantenimiento, los que se trasladaron al lugar donde se operaba para cumplir con las inspecciones pertinentes.

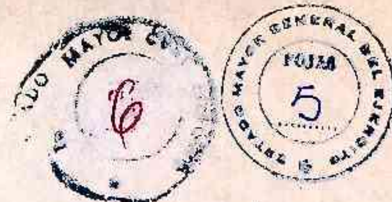
4. REPLIEGUE

El 17 Jun 82 se inició el repliegue de los medios movilizados, el que se efectuó en forma individual por parte de las distintas secciones que se habían constituído. Así, el día 22 Jun 82 habían arribado a CPO todas las máquinas a excepción del AE-708 que se encontraba en inspección de 900 Hs (llegó el 29 Jun 82) y el AE-704 que quedó fuera de servicio el 21 Jun 82 en BAHIA BLANCA.

5. DEVOLUCION DEL MATERIAL

La devolución se ha efectuado siguiendo las directivas al





efecto, contándose con la documentación respectiva, en la cual figuran las novedades surgidas.

6. CONCLUSIONES

a. Para lograr un adecuado empleo de los medios aéreos movilizados, resulta fundamental operarlos con pilotos civiles de acreditada experiencia, debiéndose impartírseles previamente la instrucción necesaria para adecuarlos a los usos militares, tales como: transporte, embarque y desembarque de personal y material, comunicaciones, vuelos tácticos, etc.

b. Mas conveniente que lo mencionado en a., se estima la operación com personal militar en actividad, ya que su adaptación a las máquinas puede hacerse muy rápidamente.

. El lograr, salvo excepciones, un espíritu militar en personal civil acorde con las necesidades de un conflicto bélico, se estima mucho más difícil que la adaptación arriba mencionada.

c. Resulta altamente conveniente que los agrupamientos de aero naves (Secciones de Aviación) estén al mando de un Jefe, por cuanto las misiones requeridas por los usuarios del medio no siempre son factibles de realizar por diversas causas (meteorología, mantenimiento, capacidad de pilotaje, etc) lo que puede ocasionar dificultades a jerarquías menores.

d. La posibilidad de operación nocturna con helicópteros estuvo totalmente limitada (imposible para vuelos tácticos) con los medios que se contaron.

e. Las actividades desarrolladas con personal de la FAA (CIC) fueron normales y con un entendimiento muy bueno.

BUENOS AIRES, 30 de julio de 1982.

JORGE NESTOR PELAEZ COMAN
Teniente Coronel
J Sec Av Ej "TOAS"

Foliación correcta: de UNO a CINCO fojas.

10

20

INDUSTRIA ARGENTINA